

? s pn=ep 1000821

S5 1 PN=EP 1000821

5/5/1

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI

(c) 2007 The Thomson Corporation. All rts. reserv.

0010035812 - Drawing available

WPI ACC NO: 2000-340725/200030

XRPX Acc No: N2000-255844

Bonnet (hood) or boot lid (trunk lid) for vehicle, with wall consisting of flat stable carrier, edge part with soft nose, energy-absorbing layer and cover sheet

Patent Assignee: VOLKSWAGEN AG (VOLS)

Inventor: RIES O; SINNHUBER R; WOHLLEBE T

Patent Family (4 patents, 24 countries)

Patent			Application			
Number	Kind	Date	Number	Kind	Date	Update
DE 19851472	A1	20000511	DE 19851472	A	19981109	200030 B
EP 1000821	A2	20000517	EP 1999121135	A	19991022	200030 E
EP 1000821	B1	20030507	EP 1999121135	A	19991022	200333 E
DE 59905434	G	20030612	DE 59905434	A	19991022	200340 E
			EP 1999121135	A	19991022	

Priority Applications (no., kind, date): DE 19851472 A 19981109

Patent Details

Number	Kind	Lan	Pg	Dwg	Filing Notes
--------	------	-----	----	-----	--------------

DE 19851472	A1	DE	5	2	
-------------	----	----	---	---	--

EP 1000821	A2	DE			
------------	----	----	--	--	--

Regional Designated States,Original: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR
IE IT LI LT LU LV MC MK NL PT RO SE SI

EP 1000821	B1	DE			
------------	----	----	--	--	--

Regional Designated States,Original: AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE
IT LI LU MC NL PT SE

DE 59905434	G	DE			
-------------	---	----	--	--	--

Application EP 1999121135

Based on OPI patent EP 1000821

Alerting Abstract DE A1

NOVELTY - The bonnet (hood) (1) has a wall formed by connecting a flat stable carrier (4) to a soft nose part (7). An energy-absorbing intermediate layer (8) is applied to the carrier. A cover part (9) floats over the intermediate layer.. The connected elements are well spaced out from each other, providing different local deformation and energy absorbing properties.

USE - For a vehicle.

ADVANTAGE - Better protection for pedestrians in event of a collision.

DESCRIPTION OF DRAWINGS - The drawing shows part of the front region of a car with the bonnet (hood) sectioned lengthwise.

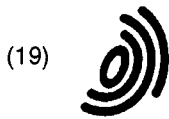
1 Bonnet

4 carrier

8 Intermediate layer

9 Cover part

Title Terms/Index Terms/Additional Words: BONNET; HOOD; BOOT; LID; TRUNK;
VEHICLE; WALL; CONSIST; FLAT; STABILISED; CARRY; EDGE; PART; SOFT; NOSE;
ENERGY; ABSORB; LAYER; COVER; SHEET



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 000 821 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
17.05.2000 Patentblatt 2000/20

(51) Int Cl.7: **B60R 21/34**, B62D 29/00,
B32B 31/00

(21) Anmeldenummer: **99121135.0**

(22) Anmeldetag: **22.10.1999**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• **Sinnhuber, Ruprecht, Dipl.-Ing.**
38518 Gifhorn (DE)
• **Ries, Oskar, Dr.**
38524 Sassenburg (DE)
• **Wohllebe, Thomas, Dipl.Ing.**
38110 Braunschweig (DE)

(30) Priorität: **09.11.1998 DE 19851472**

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft**
38436 Wolfsburg (DE)

(54) **Karosseriehaube, insbesondere Fronthaube eines Kraftfahrzeugs**

(57) Die Erfindung betrifft eine Karosseriehaube, insbesondere eine Fronthaube (1) eines Kraftfahrzeugs. Erfindungsgemäß ist die Haubenwand als Verbundbauteil aufgebaut mit einem flächigen, stabilen Haubenträger (4) mit einem weichen Nasenteil (7), mit einer auf dem Haubenteil (4) angebrachten, energieabsorbierenden Zwischenschicht (8) und mit einem mit der

Zwischenschicht (8) verbundenen und gegenüber dem Haubenträger (4) schwimmend angebrachten Deckblech (9). Die verbundenen Elemente einer solchen Karosseriehaube sind vorteilhaft weitgehend getrennt an die für einen effektiven Fußgängeraufprallschutz über die Haubenfläche lokal unterschiedlichen Deformations- und Energieabsorptionsanforderungen optimal anpaßbar.

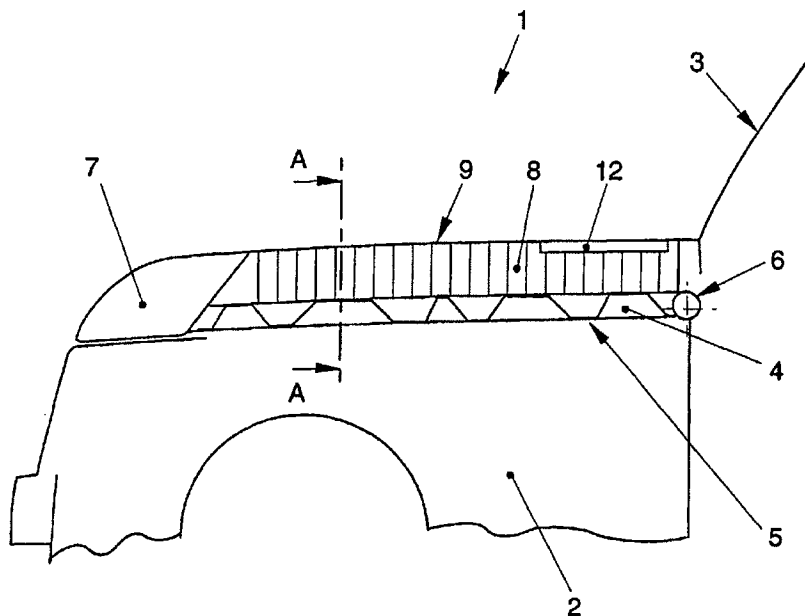


FIG. 1

EP 1 000 821 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Karosseriehaube, insbesondere eine Fronthaube eines Kraftfahrzeugs nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] Bei einer Fußgänger-Fahrzeug-Kollision, insbesondere bei einem Frontaufprall eines Fahrzeugs auf einen Fußgänger wird dieser an den Füßen meist ausgehebelt und schlägt mit dem Oberkörper und Kopf auf die Fronthaube. Zum Schutz von Fußgängern bei einem Aufprall auf die Fronthaube ist es bereits bekannt, diese in einem mittleren Haubenwandbereich als potentiellern Aufschlagbereich eines Fußgängers nachgiebig und verformbar insbesondere auch als Verbundteil aufzubauen.

[0003] Zudem ist eine Sicherheitseinrichtung an einem Fahrzeug zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern bekannt (DE 30 13 022 C1), bei der ein am Vorderwagen nach unten aufklappbares Auffangteil in der Art einer Räumschaukel mit einem aufblasbaren, bei einem Aufprall aktivierbaren Airbag vorgesehen ist. In einer ähnlichen, bekannten Stoßschutzvorrichtung für Fußgänger (DE 30 51 041 C2) ist ein Stoßschutzquerträger vor oder bei einer Fußgängerkollision unter dem üblichen stabilen Stoßfänger des Fahrzeugs ausfahrbar.

[0004] Zudem ist eine Sicherheitseinrichtung an einem Fahrzeug bekannt, bei der nach Aktivierung einer im Stoßfänger angeordneten Aufprallsensorik durch Stellmittel eine Fronthaube im hinteren Bereich an der Frontscheibe angehoben wird. Als Stellmittel dazu sind eine Airbageinrichtung (DE-OS 28 14 107) oder eine Zylinder/Kolben-Einheit (DE-OS 28 41 315) bekannt. Dadurch ergibt sich im hinteren angehobenen Bereich der Fronthaube nahe der Frontscheibe eine günstigere Deformationskinematik insbesondere für einen Kopfaufprall einer Person.

[0005] Die vorstehenden, aktiv wirkenden Sicherheitseinrichtungen sind relativ aufwendig und führen dennoch nur zu einer teilweisen Verbesserung eines Fußgängeraufprallschutzes.

[0006] Zudem ist ein Fußgängeraufprallschutz bekannt (DE-OS 17 55 512) bei dem stoßgefährdende Außenhautteile des Fahrzeugs mit einer Kunststoffschicht überzogen sind. Um hier einen wirksamen Fußgängeraufprallschutz zu erreichen, ist die Kunststoffschicht relativ dick und voluminös ausgeführt, was ungünstig die Außenabmessungen eines Fahrzeugs erhöht. Zudem können sich Probleme bei der Lackierung solcher Außenhautteile ergeben.

[0007] Allgemein sind Sandwichbauteile im Fahrzeugbau bekannt, die aus mehreren Schichten bestehen. Dabei sind beidseitig Deckschichten ggf. unterschiedlicher Stärke und aus unterschiedlichen Materialien vorgesehen, die mit einer strukturierten Zwischenschicht verbunden sind. Die Zwischenschicht kann beispielsweise aus Kunststoffschaum (DE 33 45 576 A1; DE 42 41 750 A1) oder aus einer Wabenstruktur (DE 42

32 953 A1) bestehen.

[0008] Aufgabe der Erfindung ist es, eine gattungsgemäße Karosseriehaube, insbesondere eine Fronthaube so weiterzubilden, daß der Fußgängerschutz bei einer Fußgänger-Fahrzeug-Kollision verbessert wird.

[0009] Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

[0010] Gemäß Anspruch 1 umfaßt die Karosseriehaube eine als Verbundteil aufgebaute Haubenwand mit einem flächigen, stabilen Haubenträger, wenigstens einem Randteil als weichem Nasenteil (Softnose), einer flächig über dem Haubenträger angebrachten und mit diesem verbundenen, bei einem Aufprall energieabsorbierenden Zwischenschicht und mit einem mit der Zwischenschicht verbundenen und gegenüber dem Haubenträger schwimmenden Deckblech als Außenhaut. Das weiche Nasenteil (Softnose) ist bei einer Fronthaube als vorderer Haubenabschluß quer zur Fahrtrichtung angebracht.

[0011] Mit einer solchen Haubenausbildung, bei der in einem Verbundteil mehrere Haubenelemente miteinander verbunden sind, können diese Haubenelemente sicherheitstechnisch hinsichtlich einer Fahrzeug-Fußgänger-Kollision weitgehend getrennt ausgelegt und optimiert werden:

[0012] Insbesondere ist eine getrennte Auslegung für

- Kopfimpactoren (Kind, Erwachsener),
- Oberschenkelimpactor,
- Beinimpactor,

beispielsweise zur Erfüllung geplanter Schutzkriterien der einzelnen Impactoren möglich.

[0013] Weiter ist eine weitgehend getrennte Auslegung

- zur Energieaufnahme bei unterschiedlichen Kraft/Weg-Kennungen, und
- Haubensteifigkeiten für den Fahrbetrieb

möglich.

[0014] Ebenfalls ist eine weitgehend getrennte Auslegung

- von Oberflächengüten,
- Steifigkeiten, und
- Energieabsorptionen

möglich.

[0015] Allgemein ergibt sich damit vorteilhaft ein einfacher Haubenaufbau mit großen Konstruktionsfreiräumen und guten Optimierungsmöglichkeiten für einen wirksamen Fußgängeraufprallschutz.

[0016] Nachfolgend werden dazu noch konkrete Ausbildungen und Weiterbildungen angegeben.

[0017] Das Randteil als weiches Nasenteil und Deformationselement kann je nach den Gegebenheiten aus mehreren, verschiedenen Materialien, vorzugsweise

mit einer Schaumfüllung und/oder einer inneren Wabenstruktur und/oder Verstärkungsstegen und/oder einem Außenhautüberzug hergestellt sein. Zudem soll das Randteil mit seiner Außenhaut flächenbündig an das Deckblech anschließen. Gegebenenfalls kann auch das Nasenteil von einem Deckblech überdeckt sein. Das Randteil als Nasenteil ist in jedem Fall als Frontbegrenzung in Fahrtrichtung einer Fronthaube vorzusehen. Gegebenenfalls können jedoch auch die Seitenränder einer Fronthaube und/oder der Heckabschluß und die Seitenränder einer Heckhaube entsprechend ausgebildet sein.

[0018] Solche Randteile, insbesondere als Nasenteil können mit dem Haubenträger durch gängige Verbindungstechniken, wie Schrauben, Schweißen, Kleben oder Nieten fest verbunden sein, wobei ggf. Verbindungsteile mit eingeschaltet sind.

Der Haubenträger als stabiles Grundelement trägt die erforderlichen Scharniere und Schloßteile und weist für eine stabile, gewichtsgünstige Bauweise eine Profilstruktur, ggf. aus unterschiedlichen Materialien auf.

[0019] Eine solche Profilstruktur kann je nach den Gegebenheiten und Anforderungen als Blechteil oder Gußteil aus Stahl und/oder aus einer Aluminiumlegierung und/oder aus Magnesium mit Längsrippen, Querrippen oder Kreuzrippen hergestellt sein.

[0020] Die Zwischenschicht ist als Deformationselement ausgebildet und kann dazu einfach als Kunststoffschauumauflage, als Wabenstruktur oder aus Stegen (aus dem Unterblech U-förmig gestanzt und hochgebogen) hergestellt sein. Dabei sind je nach den Anforderungen und speziellen Gegebenheiten auch unterschiedliche, lokale Ausbildungen der Zwischenschicht mit unterschiedlichem Deformationsverhalten möglich.

[0021] In einer besonders bevorzugten Ausführungsform wird das Deckblech als Aufpralllastverteiler mit unterschiedlichen lokalen Steifigkeiten ausgebildet. Dabei soll das Deckblech insbesondere im zur Fahrgastzelle hin liegenden Bereich, bei einer Fronthaube im Bereich der Frontscheibe, eine gegenüber der anderen Fläche höhere Steifigkeit aufweisen. Eine solche höhere Steifigkeit kann mit einfachen, allgemein bekannten Maßnahmen erzielt werden: z. B. können flächig zusammengefügte Blechteile unterschiedlicher Blechqualitäten und/oder Blechstärken (tailored blank) vorteilhaft eingesetzt werden.

[0022] Für einen Seitenkantenabschluß wird in einer konkreten Ausführungsform vorgeschlagen, das Deckblech über den jeweiligen Seitenrand der Zwischenschicht und den Haubenträger schwimmend nach unten zu führen.

[0023] Anhand einer Zeichnung wird die Erfindung näher erläutert.

[0024] Es zeigen:

Fig. 1 eine Teilansicht eines Frontwagenbereichs eines Personenkraftwagens mit in Fahrzeuglängsrichtung geschnittener Fronthaube, und

Fig. 2 einen Querschnitt durch die Fronthaube entlang der Linie A-A aus Fig. 1.

[0025] In den Fig. 1 und 2 sind in einem Längsschnitt und in einem Querschnitt eine Fronthaube 1 einer Fahrzeugkarosserie dargestellt, wobei ein Frontwagenbereich 2 und eine Frontscheibe 3 schematisch angedeutet sind.

[0026] Die Fronthaube 1 ist als Verbundbauteil aufgebaut und umfaßt als Basisteil einen Haubenträger 4. Der Haubenträger 4 ist ein flächiges, stabiles Bauteil, beispielsweise in der Art einer Sandwichplatte mit einer Profilstruktur als Blechteil oder Gußteil. Als Profilstruktur ist hier eine Querverrippung verwendet. Es können alternativ oder zusätzlich auch Längsrippen oder Kreuzrippen vorgesehen sein. Zur Herstellung können materialeinheitlich oder in einer Kombination Stahl und/oder eine Aluminiumlegierung und/oder Magnesium verwendet sein. Am Haubenträger 4 sind zudem erforderliche Scharniere 6 und (nicht dargestellte) Schloßteile angeordnet.

[0027] Als Frontabschluß der Fronthaube 1 ist ein weiches Nasenteil 7 (Softnose) vorgesehen, das mit üblichen Verbindungstechniken mit dem Haubenträger 4 verbunden ist. Das Nasenteil 7 verläuft über den gesamten Frontquerbereich der Fronthaube 1 und enthält eine deformierbare und energieabsorbierende Schaumfüllung und/oder Wabenstruktur ggf. mit Verstärkungsstegen und Anschlußteilen.

[0028] Auf dem Haubenträger 4 ist eine, bei einem Aufprall energieabsorbierende Zwischenschicht 8 aus einem Polstermaterial als Deformationselement angebracht. Dieses Polstermaterial kann insbesondere eine Kunststoffschauumauflage aus Hartschaum oder eine Wabenstruktur sein. Der Schaum kann gelocht sein, wodurch er zugleich der Schalldämmung dient. Die Zwischenschicht 8 kann auch aus Stegen aufgebaut sein.

[0029] Über der Zwischenschicht 8 und mit dieser verbunden liegt ein Deckblech 9 als Außenhaut, das flächenbündig an eine Außenhaut des Nasenteils 7 anschließt oder dieses als Außenhaut mit überdeckt. In einem zur Fahrgastzelle hin, bzw. zur Frontscheibe 3 hin liegenden Bereich 12 ist die Blechstärke des Deckblechs 9 ersichtlich stärker gewählt, um dort eine im Vergleich zur Umgebung höhere Steifigkeit bei einem Aufprall zu erhalten. Dazu ist das Deckblech aus Blechteilen unterschiedlicher Blechstärke zusammengesetzt (tailored blank).

[0030] Wie aus Fig. 2 ersichtlich, ist ein Seitenkantenabschluß dadurch gebildet, daß das Deckblech 9 mit Seitenrändern 10, 11 über den Bereich der Zwischenschicht 8 und des Haubenträgers 4 nach unten geführt ist.

[0031] Die dargestellte Fronthaube hat die sicherheitstechnische Funktion, bei einem Fußgängeraufprall die gefährdeten Körperteile gedämpft unter Energieabsorption abzufangen. Die entsprechenden Anforderungen und Belastungen sind an der Fronthaube lokal je-

weils unterschiedlich. Durch entsprechende Optimierungen der zu der Fronthaube 1 verbundenen Einzel-elemente hinsichtlich der Materialwahl, der Materialstärken und der Strukturen kann gestellten Sicherheitskriterien Rechnung getragen werden.

BEZUGSZEICHENLISTE

[0032]

- 1 Fronthaube
- 2 Frontwagenbereich
- 3 Frontscheibe
- 4 Haubenträger
- 5 Profilstruktur
- 6 Scharnier
- 7 Nasenteil
- 8 Zwischenschicht
- 9 Deckblech
- 10 Seitenrand
- 11 Seitenrand
- 12 Bereich

Patentansprüche

1. Karosseriehaube, insbesondere Fronthaube (1) eines Kraftfahrzeugs, mit einer als Verbundbauteil aufgebauten Haubenwand, **dadurch gekennzeichnet**,

daß die Haubenwand aus einem flächigen, stabilen Haubenträger (4), aus einem mit dem Haubenträger (4) verbundenen Randteil als weichem Nasenteil (7) (Softnose), aus einer mit dem Haubenträger (4) verbundenen und flächig darüber angebrachten, bei einem Aufprall energieabsorbierenden Zwischenschicht (8) als Deformationselement, und aus einem mit der Zwischenschicht (8) verbundenen und damit gegenüber dem Haubenträger (4) schwimmenden Deckblech (9) als Außenhaut besteht.

2. Karosseriehaube nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Randteil als weiches Nasenteil (7) und Deformationselement aus mehreren verschiedenen Materialien vorzugsweise mit einer Schaumfüllung und/oder einer inneren Wabenstruktur und/oder Verstärkungsstegen und/oder einem Außenhautüberzug hergestellt ist und an der Außenhaut flächenbündig an das Deckblech (9) anschließt oder vom Deckblech (9) überdeckt ist.
3. Karosseriehaube nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Nasenteil (7) mit dem Haubenträger (4) durch Schrauben und/oder Schweißen und/oder durch Kleben und/oder

durch Nieten fest verbunden ist.

4. Karosseriehaube nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Haubenträger (4) Scharniere (6) und Schloßteile trägt.
5. Karosseriehaube nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Haubenträger (4) eine Profilstruktur (5) vorzugsweise aus unterschiedlichen Materialien aufweist.
6. Karosseriehaube nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Profilstruktur (5) als Blechteil oder Gußteil aus Stahl und/oder aus einer Aluminiumlegierung und/oder aus Magnesium mit Längsrippen, Querrippen oder Kreuzrippen hergestellt ist.
7. Karosseriehaube nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Zwischenschicht (8) aus energieabsorbierendem Polstermaterial hergestellt ist und vorzugsweise eine Kunststoffschäumeauflage oder eine Wabenstruktur ist.
8. Karosseriehaube nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Deckblech (9) als Aufpralllastverteiler mit unterschiedlichen lokalen Steifigkeiten ausgebildet ist.
9. Karosseriehaube nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Deckblech (9) im zur Fahrgastzelle hin liegenden Bereich (12) eine höhere Steifigkeit vorzugsweise durch eine höhere Blechstärke aufweist.
10. Karosseriehaube nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Deckblech (9) als Seitenkantenabschluß mit Seitenrändern (10, 11) über die Zwischenschicht (8) und den Haubenträger (4) schwimmend nach unten geführt ist.

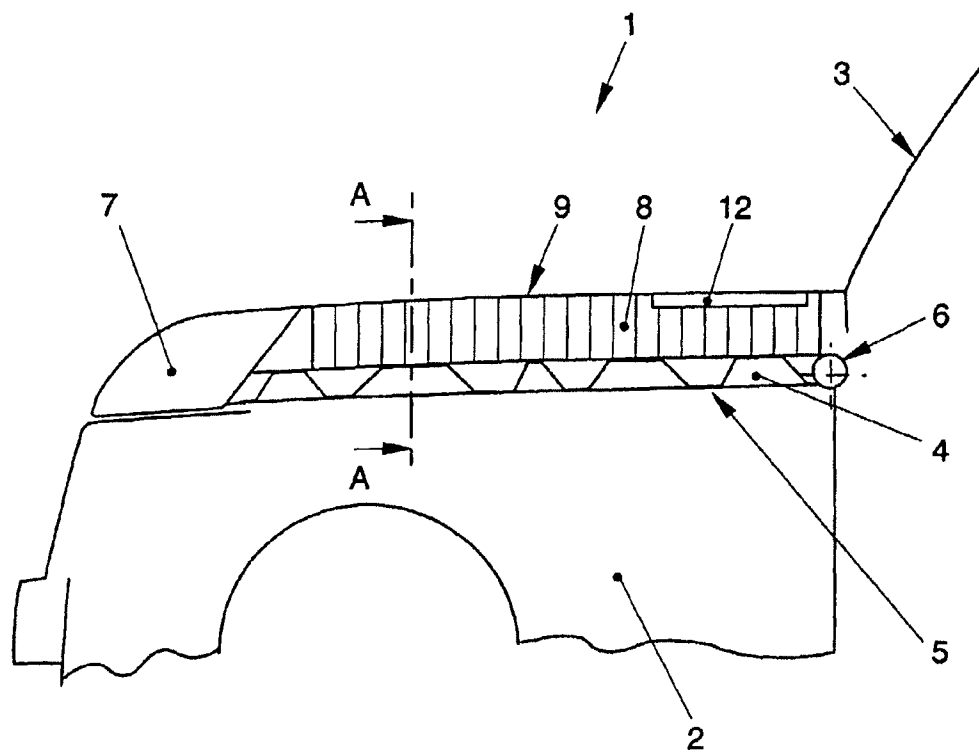


FIG. 1

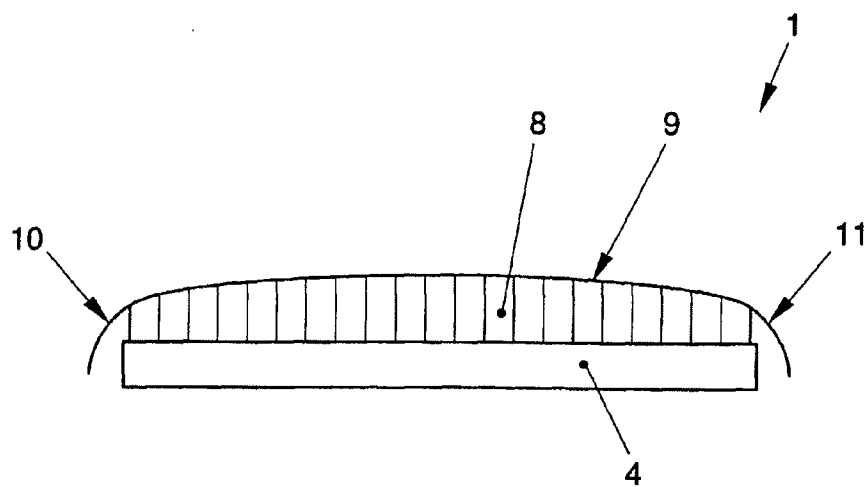


FIG. 2